

Meer erleben

Chinas Armada auf dem Weg ins 21. Jahrhundert

von Andreas Seifert

Mit 14.000 Kilometern Küste und einer auf Export ausgerichteten Wirtschaft liegt der Gedanke nahe, China würde auch über eine große und schlagkräftige Flotte verfügen, um seine Küsten und Handelsrouten zu schützen. Auch die von Beijing im Südchinesischen Meer reklamierten Inseln lassen immer wieder vermuten, dass seine Flotte jederzeit bereit ist, gegen Eindringlinge vorzugehen. Mit einer Kette von Häfen entlang der eurasischen Küste schiebt China zudem seinen maritimen Einflussbereich immer weiter gen Westen. Darüber hinaus entsandte es eine kleine Flottille, um vor Somalia auf Piratenjagd zu gehen. Ist China somit bereits dabei, die Vorherrschaft der USA auf dem Wasser in Frage zu stellen und damit eine neue geopolitische Konfrontation zu entwickeln? Das staatliche chinesische Fernsehen CCTV lieferte zur Flottenparade zum 60. Geburtstag der chinesischen Marine 2009 die passende Propaganda: die Marine der Volksrepublik sei eine hochseegängige Flotte, die 2050 weltweit einsetzbar sein werde. China, die Seemacht des 21. Jahrhunderts! Ist dies ein realistisches Bild?

Scharmützel, wie Anfang 2009 mit dem amerikanischen Spionage/Forschungsschiff USS Impeccable¹ offenbaren eine andere Facette: Fischerboote verteidigen das Mutterland. Flottenbesuche aus China sind in anderen Ländern kein wiederkehrendes Ereignis, sondern die Ausnahme. Der technologische Standard der chinesischen Flotte hängt deutlich hinter dem anderer Länder her, sodass das internationale Interesse, chinesische Kriegsschiffe zu kaufen, gering ist. Technologisch versprüht Chinas große Flotte aus der Nähe betrachtet mehr Rost, als dass sie Erfurcht gebietet. Hier zeichnete sich allerdings bereits eine Trendwende ab: hemmungslose Modernisierung der Flotte, um Taiwan einzunehmen, sowie der Pazifik als Aufmarschfläche für raketenbestückte Atom-U-Boote.² Jüngst titelte ein Magazin des amerikanischen War-College sogar mit dem Schreckensszenario, dass ein amerikanischer Flugzeugträger von einer chinesischen Rakete vernichtend getroffen werden würde (Abb.1).

Die genaue Untersuchung zeigt, dass die maritime Aufrüstung der Volksrepublik nicht nur kurzfristigen Bedrohungsannahmen, sondern darüber hinaus dem langfristigen Ziel folgt, den Einfluss der VR China

auch auf dem Wasser geltend machen zu können. Chinas Vorgehen entspricht einem weltweiten Trend, „maritime Sicherheit“ durch Kriegsschiffsbau zu erreichen - die chinesische Strategie ist demnach nicht einzigartig, wird aber die Tendenz dahingehend fördern, dass sich das begonnene Aufrüsten in ein Wettrüsten verwandeln wird. Dass dies nicht in eine Sicherung der Weltmeere, sondern in deren Militarisierung münden wird, erscheint heute bereits zwangsläufig: Die Gefahr von militärischen Auseinandersetzungen steigt.

Aufrüstung: Technische Aspekte

Der Ausbau der Marine seit den 80er Jahren ist Teil einer sich beschleunigenden Aufrüstung, die ihren Schwerpunkt vor allem seit den 90er Jahren auf die Einführung fortschrittlicher technischer Systeme in die Streitkräfte legt. Der historische Ballast der „Landmacht“ China, seine gigantische und wenig effektive Armee, soll dabei zugunsten von Hightech-Kriegern in vernetzten Systemen reduziert, bzw. in eine Truppe verwandelt werden, die mehr und mehr Aufgaben im Inneren übernehmen kann, dann aber auch neuen Leitungsstrukturen unterstehen wird.³ Die Luftwaffe soll wie die 2. Artillerie (der Truppenteil, der für die strategischen Raketen zuständig ist) mit modernen Waffensystemen ausgestattet werden, die sie in ihrer „defensiven“ Rolle bestärken.⁴ Für die Marine gilt diese Stärkung auf Verteidigung ausgerich-

teter Komponenten nur zum Teil, wie ein Blick auf die Anschaffungen Beijings zeigt. Neue atomgetriebene U-Boote und auch der Wunsch, über einen Flugzeugträger zu verfügen, deuten eher auf die Absicht hin, ein offensives Potential auszubilden, als die „Küstenverteidigung“ zu verbessern.

Neue Zerstörerklassen wie die Luyang-II zeigen dabei auch auf, dass chinesische Schiffbauer moderne Konzepte des Marineschiffbaus nicht nur erfolgreich kopieren, sondern die vorhandenen Komponenten weiter entwickeln und integrieren können. Die Anschaffung russischer Sovremenny-Zerstörer ist hierfür ein gutes Beispiel. Als die ersten beiden Boote Ende der 90er Jahre an China ausgeliefert wurden, handelte es sich um Exemplare, die aus russischen Aufrüstungsplänen gestrichen und erst in China fertig gebaut wurden - sie hatten sogar noch russische Namen bekommen. Die beiden später gelieferten stellen bereits Schiffe dar, die China auf der Basis des Ursprungsmodells entwickeln ließ und die in China selbst noch weiter um-/aufgerüstet wurden - unter anderem mit neuen Radaranlagen, Feuerleitsystemen und mit verbesserten Raketen. Die technologische Lücke, die China in den letzten zwanzig Jahren mehr oder minder gezwungen hat, moderne Technologien im Ausland einzukaufen (EU-Europa, Russland und Ukraine), schließt sich zusehends. Das vergleichsweise kleine Kampfschnellboot Typ 22 (Houbei Class) ist nach der Meinung von Fachleuten sogar der erste „Kampfkatamaran“ im Dienste einer Marine und weit mehr als nur ein „Ersatz“ für die in die Jahre gekommenen Schiffe der Osa und Houkou Klassen. Hier offenbart sich der Wille der Marineführung, eigenständige Technik zu entwickeln und die Abhängigkeit von Importen graduell zu reduzieren. Sichtbar wird dies auch an dem neuen Landungsschiff Kunlunshan (Yuzhao-Klasse), ebenfalls eine Eigenentwicklung und hergestellt in heimischen Werften. Die bereits erwähnte Truppenparade zum 60-jährigen Geburtstag der Marine im April in Qingdao war in diesem Sinne eine Parade „einheimischer“ Schiffe und zeigte die Möglichkeiten der chinesischen Produktion auf.⁵

Die Umgestaltung des Militärisch-Industriellen-Komplexes seit den 1980er Jahren hatte die chinesischen Waffenproduzenten anfangs in die unvorteilhafte Lage gebracht, dass nicht einmal die chinesische Armee und Marine mehr ihre Produkte haben wollte. Heute, einige Konzentrationswellen später, ist die Waffenindustrie insgesamt, aber auch der Schiffsbau im Besonderen, in der Lage, anspruchsvolle Produkte zu entwickeln. Die effektive Integration von Entwicklung,



Cover Proceedings Magazin, Mai 2009

Erprobung und Produktion auch im zivilen Schiffsbau erlauben Synergien zur Marine. Diese wiederum kann dank veränderter Übungen und Trainingsszenarien wesentlich präzisere Materialerprobungen durchführen. Hier sind die Grundbedingungen für die erfolgreiche Einführung von neuen Waffensystemen gegeben. Längst lässt sich noch nicht alles realisieren, was die chinesische Marine gerne hätte, doch schickt sich z.B. die China State Shipbuilding Corporation an, zu den größten Werften der Welt aufzusteigen: Masse und, nach Möglichkeit, auch Klasse. 2008 rangierten Chinas Werften an zweiter Stelle hinter Süd-Korea.⁶ Der Ausbau ziviler Schiffbauindustrie, aber auch der Handelsschifffahrt wirkt hier als Katalysator für den der Marine. Einerseits, indem technische Entwicklungen im Schiffbau auf die Marine durchschlagen können (und umgekehrt!), aber andererseits auch, indem für China die Sicherheit von Handelsrouten und chinesischen Handelsschiffen zu einem „chinesischen Interesse“ wird.

Die Diskussion um einen Flugzeugträger wurde in China immer wieder mit viel Pathos geführt. Ein eigener Träger wird als Beweis nationaler Größe gesehen, als überragender Beleg für Chinas Status als friedlicher Weltmacht - er wird auch als „Normalität“ für ein Land von Chinas Größe begründet.⁷ Der chinesische Verteidigungsminister sprach bei einem Besuch in Japan im März 2009 davon, dass China einen Träger brauche, um seine Rolle als verantwortungsvolles Land wahrnehmen zu können, und als Admiral Wu Shengli im Vorfeld der Feierlichkeiten im April ankündigte, China werde neue Schiffe bauen lassen, waren sich die Analysten in China und in den USA schnell einig, dass dies auch heißen kann, dass ein Träger gebaut wird.

Neben der Kiesellegung neuer Schiffe werden der Ausbau bestehender Hafenanlagen und die Anpassung der Logistik vorangetrieben. Der Ausbau der Basis in Sanya, dem südlichsten Punkt der Insel Hainan, zu einem Hafen mit umfangreichen unterirdischen Anlagen zeigt auf, dass man sich (bei aller „neuen Offenheit“) dabei nur ungern in die Karten schauen lässt. Sind erst einmal wichtige Teile des Hafens nicht mehr sichtbar, wächst die Angst, dass dort insgeheim Vorbereitungen für Marineoperationen im Südchinesischen Meer getroffen werden. Moderne Logistiksysteme und die Umgestaltung des Nachschubs für immer weiter von der Küste entfernte Einsätze kompletieren diesen Bereich.

Trotz all dieser Bemühungen gibt es immer noch eine Reihe von Schwachstellen, die sich auch in einem Zeitrahmen von 10 Jahren sicher nicht beheben lassen. So



Visionen der chinesischen Internetgemeinde: Flugzeugträger

sind die meisten Fregatten der Flotte nicht genügend gegen Luftangriffe geschützt, da ihre Radaranlagen und Abwehrmaßnahmen noch nicht ausreichend koordiniert sind. Und es fehlt der Flotte an Kapazitäten und Nachschubmöglichkeiten, um längere (Kampf-)Einsätze weit ab der eigenen Küste durchführen zu können. Landungsboote, die an fremden Küsten große Mengen Material und Soldaten absetzen können, sind nur in geringem Maße vorhanden. Schließlich sind auch die Marineflieger nur beschränkt in der Lage, Einsätze auf hoher See zu unterstützen, da unter anderem Kapazitäten fehlen, sie in der Luft zu betanken. Eine luftgestützte Flugraumüberwachung wie das AWACS-System der NATO ist in China in der Entwicklung und wurde bei den Paraden zum Nationalfeiertag 2009 erstmals der Öffentlichkeit präsentiert. China ist ebenfalls dabei, ein Positionierungssystem wie GPS zu entwickeln - eine Voraussetzung u.a. für die Zielgenauigkeit seiner Raketen -, doch wird nicht damit gerechnet, es vor 2020 in Betrieb zu nehmen. Mit den zukünftigen Aufrüstungsprogrammen werden sich diese Unzulänglichkeiten weiter reduzieren.

Ein Bereich, in dem China inzwischen Fortschritte erzielt hat, die bereits umfangreiche Ängste ausgelöst haben, ist die Raketentechnologie. Der erfolgreiche Test einer ballistischen Anti-Schiff-Rakete 2009 ist eine neue Qualität in der Bewaffnung. Die hohe Geschwindigkeit und die, im Vergleich zu Cruise Missiles, große Sprengkraft von ballistischen Raketen wird von amerikanischer Seite als enorme Gefahr vor allem für ihre Flugzeugträgerflotte erachtet.⁸ Sollte die Rakete einsatzfähig sein, würde sie das Kräftegleichgewicht deutlich ändern - natürlich nur solange, bis entsprechende Abwehrwaffen entwickelt sind. Bei dieser (konventionellen) Waffe besteht die Gefahr jedoch nicht nur in ihrem Besitz, sondern auch in ihrer Verbreitung - sie hätte das Potential, den Vorsprung amerikanischer Einsatzfähigkeit, die zu großen Teilen auf ihren Flugzeugträgern basiert, zu nullifizieren.

Aufrüstung: Strategische Aspekte

Die entscheidende Frage allerdings, ob China z.B. einen Flugzeugträger braucht und wie er eingesetzt werden sollte, ist bei der prinzipiellen öffentlichen Unterstützung für den Marineausbau in China nicht vordringlich. Einsatzspektren für die Flotte spielen in der öffentlichen Diskussion ebenso keine Rolle wie die möglichen Kosten. Bleiben am Ende die Aufrüstung der „Anderen“ und das Vorhandensein von Flugzeugträgern in den Händen von (potentiell verfeindeten) Mächten die einzigen Begründungen für eigene Aufrüstungsprogramme?

Liangs Aussage, dass China eine verantwortungsvolle Rolle in der internationalen Politik spielen möchte und dementsprechend auch militärische Fertigkeiten ausbilden müsse, weist in eine andere Richtung und gibt dabei die Linie des Verteidigungsweißbuchs wieder. China sieht sich aufgrund seiner gestiegenen wirtschaftlichen Bedeutung politisch in der Pflicht, ein zuverlässiger Partner im internationalen System zu werden. Die Indienstellung eines Trägers kann die Signalwirkung dieser Äußerungen unterstreichen. Dieses „Bekenntnis“ zur eigenen „Verantwortung“ lehnt sich in weiten Teilen an einen internationalen Sprachstandard an, der offensive Interessenpolitik hinter wohlklingenden Mutmaßungen über die Legitimität der eigenen Aktionen verbirgt. Bei dem nun folgenden Abschnitt soll die chinesische Position wiedergegeben werden.

Das Weißbuch spricht davon, den Ausbau der Armee mit dem Ziel zu betreiben, lokale Kriege unter den Bedingungen elektronischer Kampfführung gewinnen zu können und überdies die Fähigkeiten auszubauen, in entfernten Gewässern Operationen durchzuführen und auch nicht-traditionellen Gefahren (z.B. Terrorismus) zu begegnen.⁹

Mit Bezug zur Marine stellt diese Erweiterung des Aufgabengebietes im Kern einen weiteren Schritt in der Entwicklung hin zu einer „blue-water-navy“¹⁰ dar - ein Ziel welches man 2050 erreicht haben will. Der strategische Umschwung von einer Marine, die in den Küstengewässern dümpelnd eine Invasion US-amerikanischer oder taiwanesischer Truppen zu verhindern suchte, zu einer Marine, die das offene Wasser als ihren Gestaltungsraum begreift, ist dabei für sich genommen ein Konzept aus den 80er Jahren. Diesem Umschwung liegt eine Bedrohungsanalyse zugrunde, die immer noch einer Wandlung unterliegt. Einerseits hat sich die angenommene Bedrohung durch die Sowjetunion bzw. durch Russland aufgelöst und ist einer (weitgehend)

kooperativen Struktur gewichen, was Entwicklungspotentiale in anderen Bereichen frei gesetzt hat. Zum anderen ist auch die in den 60er und 70er Jahren noch vorhandene Gefahr einer seeseitigen Invasion nahezu verschwunden: weder Taiwan noch die USA werden China in dieser Form angreifen. Umgekehrt ist man sich in Beijing klar geworden, dass eine atomare Abschreckung mit landgestützten Raketen nur bedingt möglich ist. In der Konsequenz bedeutet dies, dass man mit Blick auf die Atomkriegsfrage davon ausgeht, dass sich das Abschreckungspotential nur aufrecht erhalten lässt, wenn man das eigene Atomarsenal mobil macht - z.B. durch U-Boote.¹¹

Die chinesische Analyse sieht heute andere Bedrohungen auf das Land zukommen als noch Mitte der 80er Jahre. So beobachtet man die Entwicklungen in den Nachbarstaaten mit Sorge und sieht sich durch Instabilität der Staaten an der Peripherie Chinas „gefährdet“. Zentralasiens Radikalisierung in politischer und religiöser Hinsicht stellt demnach dann eine Bedrohung für China dar, wenn Konflikte ihren Weg nach China finden oder zum Aufbegehren der Minderheiten in den Randgebieten beitragen. Dies gilt nicht nur für den Nordwesten, sondern auch bedingt für die Grenze mit Myanmar, wo ethnisch motivierte Konflikte drohen, über die Grenze nach China auszustrahlen.¹² Myanmar, aber z.B. auch Nord-Korea, stellen aus chinesischer Sicht auch unter dem Aspekt möglicher Flüchtlingsströme eine Herausforderung für die „Sicherheit“ dar.¹³ Mit Blick auf das Südchinesische Meer macht China ebenfalls eine Bedrohung seiner territorialen Integrität aus.

Die Republik China auf Taiwan, bzw. in der Lesart der VR, *das ungeklärte Problem der abtrünnigen Provinz Taiwan*, spielt eine große Rolle in der militärischen und politischen Planung der VR. Das Anti-Sekessions-Gesetz von 2008 hat den Rahmen geschaffen, in dem der Staatsrat zur Verhinderung einer Abspaltung (bzw. einer Unabhängigkeitserklärung Taiwans) massiv einschreiten muss; also auch militärisch reagieren wird.¹⁴ Die Taiwan-Frage stellt auch einen der zentralen Konfliktpunkte mit den USA dar, die immer noch als Schutzmacht für die Republik im Hintergrund stehen. Aus US-amerikanischer Sicht ist Taiwan von *strategischer* Bedeutung, da mit einem quasi-unabhängigen und an die USA angelehnten Taiwan eine geschlossene Inselgruppe von Korea im Norden über Japan und Taiwan bis zu den Philippinen im Süden der VR-China den freien Zugang zum Pazifik erschwert.

Zu diesen zumindest teilweise noch tra-

Hintergrundgrafik: Handelsflotten der Welt

Die Welthandelsflotte ist in wenigen Händen konzentriert. In der Regel rechnet man in Schiffstonnage im Besitz und unter der Kontrolle bestimmter Länder.

Innerhalb Asiens ist die Verteilung ebenfalls regional konzentriert: die nord-ostasiatischen Staaten (Südkorea, Japan, VR China, Taiwan und Hongkong*) kontrollieren 82% sämtlicher in Asien fahrender Tonnage und drei Viertel sämtlicher Schiffe (Tabelle 2).** Asiens Anteil an der weltweiten Tonnage macht zusammen

ca. 40% aus, ähnlich wie EU-Europa mit 42%. Rechnet man die Schweiz, Russland und die Türkei in diesen Anteil ein, so erhöht er sich auf 45%. Nordamerika (Kanada und USA) und Südamerika kommen zusammen auf nicht einmal 5 % Anteil.

* Hongkong ist seit 1997 territorial Bestandteil der VR China, ist aber wirtschaftlich eigenständig.

** Exklusive der russischen Pazifikflotte.

Tabelle I: Top 4 der weltweiten Handelsflotten, 1. Januar 2008

Welt-Rang	Land	Anzahl Schiffe	DTW	Prozent (Welttonnage)
1	Griechenland	3115	174.570.471	16,81
2	Japan	3515	161.747.102	15,58
3	Deutschland	3208	94.222.787	9,07
4	VR China	3303	84.881.703	8,18
Weltanteil:				49,64

Quelle: UNCTAD; DTW= DeadWeight Tonnage.

Tabelle II: Handelsflotten in Asien, 1. Januar 2008

Welt-Rang	Land	Anzahl Schiffe	DTW	Prozent (Welttonnage)
2	Japan	3515	161.747.102	15,58
4	China	3303	84.881.703	8,18
7	Korea (Süd)	1140	37.703.707	3,63
8	Hongkong	657	33.424.439	3,22
9	Singapur	869	28.632.554	2,76
11	Taiwan	590	26.150.292	2,52
16	Indien	534	16.053.485	1,55
20	Malaysia	392	11.168.906	1,08
25	Indonesien	850	7.258.155	0,7
29	Vietnam	408	4.586.336	0,44
32	Thailand	341	4.021.825	0,39

** fehlende Länder in Asien (z.B. Nord-Korea, Kambodscha, Myanmar, Bangladesh, Sri Lanka) sind aus der vorliegenden Statistik nicht zu rekonstruieren. Die 35 in der Statistik namentlich aufgeführten Länder besitzen 95,35 % der weltweiten Tonnage. Die übrigen 4,75 % bzw. 4057 Schiffe verteilen sich zu kleinen Anteilen auf den Rest der Welt - fehlende europäische Länder in der Statistik sind z.B. die Ukraine, Polen, Finnland, die baltischen Staaten, Albanien.

Quelle: UNCTAD; DTW= DeadWeight Tonnage.

ditionellen Bedrohungen haben sich, aus Sicht der chinesischen Regierung, neue hinzugesellt, die ganz wesentlich für die strategischen Entscheidungen herangezogen werden. Zum einen sind dies „neue“ Bedrohungen im Inneren, die in gewaltsame Konflikte münden können. Dazu gehören z.B. von Beijing als separatistische Gruppierungen eingeschätzte Bewegungen im äußersten Westen Chinas und in Tibet, aber auch soziale Bewegungen in

unterschiedlichen Kernprovinzen. Beide Phänomene werden von der Regierung als eine „terroristische Bedrohung“ deklariert, gegen die vor allem der massive Ausbau zentraler Sicherheitskräfte gerichtet ist.

Neue Bedrohungen sieht Beijing aber auch von außen auf sich zukommen bzw. sieht seine Interessen und Bürger im Ausland „bedroht“: einerseits durch Computerkriminalität, elektronische Industriespionage und durch elektronische Kriegsführung;

Hintergrundkasten: Der Mythos Perlenketten

Mit der *String of Pearls* wird eine Kette von Einrichtungen bezeichnet, die China entlang der Küstenlinie von Shanghai bis in den vorderen Orient installiert hat, um, der Idee nach, eine Absicherung der Ressourcenversorgung zu erreichen und eine Nachschubroute für maritime oder militärische Operationen zu bilden. Viele dieser Perlen sind nicht per se „militärisch“ oder stehen im Zusammenhang mit militärischen Überlegungen, werden aber hergenommen, um eine „Annäherungsbewegung“ chinesischer Machtprojektion an Europa zu verdeutlichen. Sie sind damit, z.B. bei James Rogers, Ausdruck einer aggressiven Geopolitik Chinas.*

Die Kette beginnt mit den Heimatbasen im und am Südchinesischen Meer. Ausgehend von der Basis in Sanya an der Südspitze Hainans wird sie über die Station auf einer der größeren Inseln der Spratly-Gruppe tief ins Südchinesische Meer geführt. Nächste Stationen sind eine Radarstation im Süden Myanmars nahe der Straße von Malakka, sowie ein Hafen weiter nördlich an der Küste. Beide Einrichtungen wurden von chinesischen Technikern gebaut und die Radarstation soll sogar von Chinesen betrieben werden. Noch weiter im Norden befindet sich ein weiterer Hafen in Bangladesh, der ebenfalls von chinesischen Technikern und Arbeitern ausgebaut wurde. Die Kette setzt sich fort mit einer Basis auf Sri Lanka und einem Hafen im pakistanischen Gwadar. In dies Konzept wird zudem der Durchbruch am Isthmus von Kra (auf thailändischem Boden) eingebaut, der es theoretisch ermöglichen würde, die Straße von Malakka zu umgehen/ergänzen.

Die Tragfähigkeit dieser Kette zerfällt allerdings bei näherem Besehen. Erstens sind für alle Einrichtungen primär andere als militärische Zwecke anzunehmen.

Dies gilt besonders für die Hafenanlagen in Myanmar und Gwadar, die als Anlandungspunkt von Gütern dienen können, um ihren Weg nach China über Land fortzusetzen. Von Pakistan aus waren Pipelines und der Ausbau des Karakorum-Highways geplant, der den Transport von Öl und Erzen über Land bis zu den Pipelineanschlüssen, bzw. Bahnanschlüssen im Nordwesten Chinas vorsah. Von Myanmar aus lassen sich die südlichen Ausläufer des Himalaja überqueren, um dann von der chinesischen Provinz Yunnan aus die Waren weiter zu transportieren.

Zweitens darf die politische und militärische Loyalität sämtlicher Gaststaaten der „Perlen“ angezweifelt werden. Dies gilt auch und gerade für die repressiveren Systeme wie Myanmar oder Pakistan. Letzteres ist, bei aller beschworenen tiefen Verbundenheit mit der VR, in den letzten Jahren von den USA erheblich mit Waffen und Waffenhilfe unterstützt worden, so dass die gemeinsamen Programme mit den Chinesen ein wenig in den Hintergrund treten (z.B. Bau und Vermarktung eines gemeinsamen Kampffliegers). Die ökonomischen Begleitprojekte - dies gilt auch für Myanmar - wie Pipelinebau, oder Straßenausbau, liegen derzeit auf Eis. Myanmar und Bangladesh erfahren zudem von Indien gesteigerte Aufmerksamkeit, die sich in Wirtschaftsjahren und Hilfslieferungen niederschlägt, was wiederum nahe legt, dass die Regierungen beider Länder eher einen ausgleichenden Kurs zwischen den beiden großen Staaten Indien und China steuern. China wird sich weiter um diese „Perlen“ bemühen, wird aber, so rational wie die chinesische Führung auftritt, einzelne Projekte auch fallen lassen, wenn sich ihr *ökonomisches* Potential nicht umsetzen lässt.

Drittens sollte man festhalten, dass

China bei verschiedenen Projekten keineswegs die einzige treibende Kraft ist und es kaum als alleiniger „Inhaber“ dieser Kette oder ihrer Glieder gesehen werden kann. Dies gilt besonders für den Durchbruch am Isthmus von Kra, da die Vorteile dieses Projekts nicht allein China zugute kämen, sondern zu einer ökonomischen Beflügelung in der Region insgesamt beitragen könnten.

Viertens, und dies ist derzeit und für die nahe Zukunft von 15 bis 20 Jahren entscheidend: Chinas Marine ist nicht in der Lage, eine solche Kette zu bedienen. Der technische Stand und der Ausbildungsstand der chinesischen Marine lassen umfangreiche Operationen im Umfang der Seeroutensicherung entlang der Küste nicht zu. Dies zumal, da allein die „Idee“ einer solchen Kette entsprechende „Beißreflexe“ bei Nachbarn wie Konkurrenten auslöst (z.B. Indien) - ein Umstand, an dem China nicht gelegen sein kann.

Die Perlenkette Chinas nach Europa erscheint so mehr als ein Drohgespenst, welches bemüht wird, um Aufrüstungsbestrebungen an anderer Stelle - auch und vielleicht sogar besonders in Europa - zu rechtfertigen als ein tragfähiger Beleg für die These eines aggressiven Chinas. In gewisser Weise ist es unerheblich, ob die „Kette“ wirklich zu einer Umsetzung kommt oder nicht: ihre Idee hat sich längst verselbstständigt und zeitigt auch weiterhin Folgen. Hier wird deutlich, dass die *strategische Wahl* von Akteuren auch von der *Wahrnehmung strategischer Absichten* anderer Akteure abhängt.

* Rogers. James Rogers, From Suez to Shanghai: The European Union and Eurasian Maritime Security, EUISS Occ. Paper 77, 3/2009, S. 10. www.eui.europa.eu

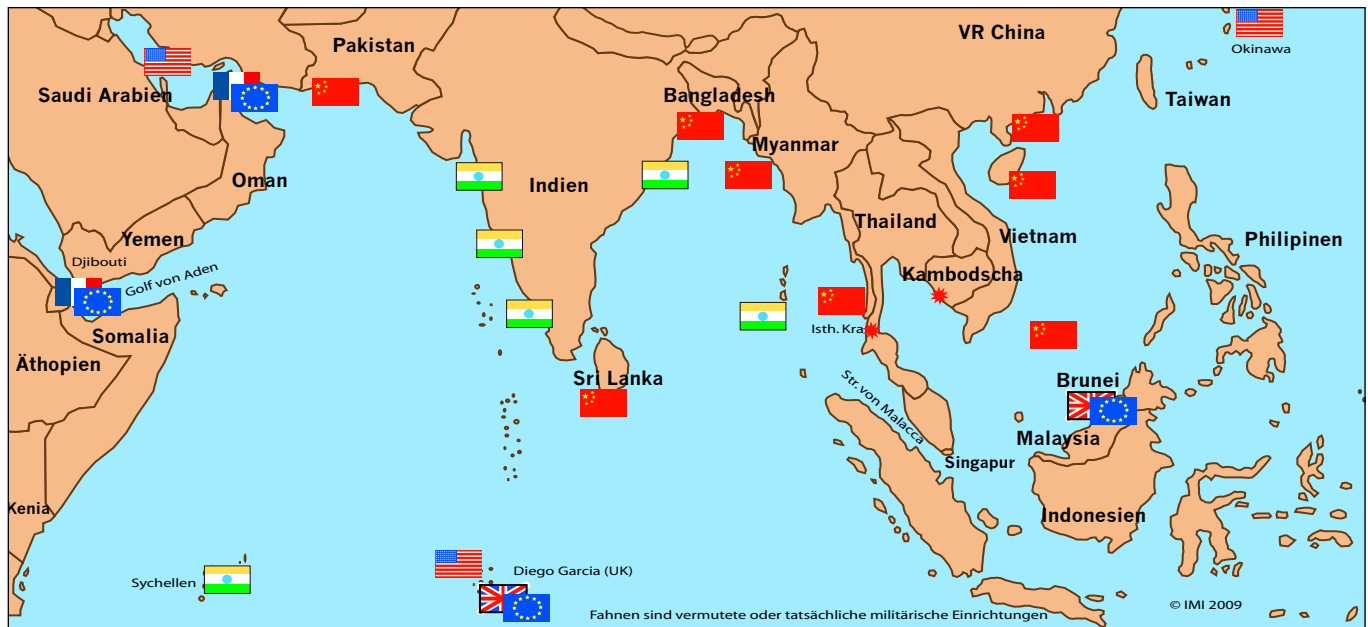
andererseits - und damit Kernpunkt im Kontext hier -, werden chinesische Interessen und Bürger im Ausland bedroht. Ihr Schutz, so lässt sich aus Sicht der Marine argumentieren, ist nur über die See möglich. Insbesondere die Handelsrouten, über die der chinesische Export und der Rohstoffimport erfolgen, geraten in den Fokus der Regierung. Es sind die Schiffe der chinesischen Handelsflotte (siehe Grafik), die selbst Ziel von Angriffen von Piraten oder Terroristen werden können. Chinesen, die sich für ihre Arbeit im Ausland aufhalten, zu schützen, ist ein weiterer Punkt in der Liste. Mit chinesischen Rohstoffunterneh-

mungen weltweit, aber besonders in autoritären Staaten Afrikas, steigt die Gefahr von Ressentiments gegenüber chinesischen Staatsbürgern. Bereits bekannte Kidnapping-Fälle, wie in Nigeria und im Sudan, haben die chinesische Regierung dazu veranlasst, solche Angriffe in ihr Kalkül mit einzubeziehen. Dies reicht so weit, dass z.B. Evakuierungspläne für Chinesen in Nigeria erstellt wurden.

Auch wenn im Augenblick die (als Bedrohungen empfundenen) Zustände in Zentralasien und in den chinesischen Grenzprovinzen Xinjiang und Yunnan, bzw. die separatistischen und religiösen Bewegun-

gen in Tibet, Yunnan, Qinghai, Xinjiang, Ningxia im Zentrum der Aufmerksamkeit Beijings stehen, so sind ähnliche „Bedrohungen“ außerhalb Chinas durchaus ein Thema. Die Regierung verwendet hierfür oftmals den Begriff des Terrorismus und vergibt damit bewusst die Chance, zu einer Bewertung der *Ursachen* dieser „Bedrohungen“ zu kommen.

Die Lagebewertung mündet in eine Strategie, die alle Aspekte berücksichtigt, aber auch Prioritäten setzt. So rüstet man sich vor allem für kleinere Konflikte an der eigenen Peripherie und setzt sich zum Ziel, in enger Nähe zu China Kriege in geografisch



kleinen Gebieten unter den Bedingungen elektronischer Kampfführung zu gewinnen. Diese Maßgabe gilt besonders für die Armee, deren unmittelbare Einsatzfähigkeit gestärkt wird, aber auch für die Marine, die in „integrierten Missionen“ geschult wird.

Bedrohungen jenseits der eigenen Landesgrenzen, vor allem solche, die man als „terroristisch“ definiert, kann man mit diesen Mitteln jedoch nicht beikommen, weshalb der Fokus erweitert und (in der Rhetorik des Verteidigungsweißbuchs) militärische Mittel durch zivile Formen wesentlich ergänzt werden müssen. Indem man andeutet, dass China nun bereit ist, „internationalem Terrorismus“ auch militärisch zu begegnen, gibt man auch den Rahmen an, in dem dies geschehen soll: Sicherheitspartnerschaften mit einzelnen Ländern bzw. ein stärkeres Engagement in der UNO.¹⁵ Aus dem Blickwinkel der militärisch-technischen Möglichkeiten der VR betrachtet ist dies nur konsequent, da es der Regierung so möglich wird, mit der Unterstützung anderer in Regionen einzugreifen, die für sie allein nicht erreichbar sind. Zudem bieten

Einsätze in multinationalen Einheiten im Rahmen von „Friedensmissionen“ eine Gelegenheit, Material und Mannschaften zu testen und zu schulen. UNO-Einsätzen haftet zudem politische Legitimation an, die einem alleinigen Vorgehen Chinas jenseits der Landesgrenzen fehlen würde.

Dabei ist das verstärkte Engagement Chinas in den Vereinten Nationen und seinen Missionen viel mehr politisch geboten, als militärisch. Chinas „peaceful rise“ ist einerseits verknüpft mit dem eingeschränkten Vermögen, militärische Macht zu projizieren und andererseits mit seinen weltweiten wirtschaftlichen Ambitionen.

Asien im Rüstungsfieber?

Der Ausbau der chinesischen Marine steht auch im Kontext einer maritimen Aufrüstung in Ost- und Südasiens. Japan antizipiert eine nord-koreanische Bedrohung und nimmt sie als Anlass, seine Marine in größerem Umfang zu modernisieren und Raketenabwehrwaffen in größerer Zahl zu kaufen. Die Kontroverse um die Hubschrauberträger der Hyuga-Klasse ist dabei von besonderer Bedeutung. Das

Schiff, das als „Hubschrauber tragender Zerstörer“ klassifiziert ist, ist das größte der japanischen Verteidigungskräfte und augenscheinlich auch in der Lage, Flugzeuge zu tragen.¹⁶ Die Anschaffung von Flugzeugträgern ist der japanischen Marine jedoch qua Verfassung verboten, da man sie als Vorstufe zur Bildung einer offensiven Militärkraft ansieht. Taiwan will zwei Zerstörer erwerben, um die Situation in der Straße von Taiwan ausgeglichen zu halten und provoziert hiermit einmal mehr volksrepublikanisches Säbelrasseln.

Man kann allerdings feststellen, dass die amerikanische Präsenz und Dominanz im Pazifik einerseits zwar die Aufrüstung der VR forciert, andererseits sich die „Partner“ der USA, vor allem Südkorea, Japan und Taiwan mit ihrer Reaktion auf die „chinesische Bedrohung“ noch zurückhalten. Die Reduktion der amerikanischen Präsenz in der Region z.B. durch Truppenabbau oder Verlegung größerer Marineverbände in andere Regionen Asiens würde mit einer gewissen Sicherheit in die forcierte Stärkung der militärischen Kräfte in Japan, Korea und

Tabelle: Marinekapazitäten in Asien 2009

	China	Taiwan	Japan	N-Korea	S-Korea	Indien	Thailand
Seemannschaft	215.000	45.000	44.100	46.000	68.000	55.000	70.600
Marines	10.000	15.000			25.000	1.200	23.000
Marineflieger	27.000		9.800			7.000	1.940
U-Boote	61 65	4 4	16 16	71 63	6 13	17 16	
Flugzeugträger						1 1	1 1
Zerstörer	18 28	18 4	37 44		7 10	6 8	
Fregatten	36 50	18 22	21 8	3 3	9 9	13 14	12 10
Korvetten		3		3 5	28 28	24 24	7 9

Die kleinen Ziffern sind Vergleichszahlen von 1997. Quelle: The Military Balance

Taiwan münden - außer es gelingt, über vertrauensbildende Maßnahmen, Ängste und Irritationen zu vermindern.

Vietnam hat jüngst seine Einkäufe von Waffen in Russland um maritime Komponenten ergänzt: mit U-Booten der Kilo-Klasse und Gepard-Kampfschiffen verfolgt es eine weitgehend auf Küstenverteidigung ausgelegte Strategie.¹⁷ Diese „Aufrüstung“ ist schon längst nicht mehr in der Lage, den Vorsprung den die chinesische Marine hat, zu reduzieren. Die Auflösung der ehemals sowjetischen/russischen Basis an der Küste Vietnams vor einigen Jahren zwingt Vietnam skurriler Weise heute dazu, auf die amerikanische Flotte als limitierendem Element in der Region zu setzen. Auch Singapur hat seit 2000 seine Bemühungen verstärkt, die Schlagkraft seiner Armee, Flotte und Luftwaffe auszubauen. Zuletzt ist die letzte von 6 französischen Fregatten der Formidable-Klasse in Dienst gestellt worden.¹⁸ Andere Staaten in der Region rüsten mit U-Booten (Malaysia franz. Scorpene; Indonesien russ. Kilo-Klasse sowie Korea. Chang Bogo-Klasse) und kleinen Küstebooten ebenfalls auf.

Diese insgesamt eher bescheidenen Aufrüstungsprogramme sind das Ergebnis angespannter Haushaltslagen in den jeweiligen Ländern und, angesichts oftmals erheblicher innenpolitischer Probleme, anderer Prioritätensetzungen. Umgekehrt, das Beispiel Vietnams mag dies belegen, führt eine positive Haushaltslage dazu, lang aufgeschobene Vorhaben in Angriff zu nehmen. Die andauernden Streitigkeiten mit China um die Hoheitsrechte im Südchinesischen

Meer werden dazu führen, dass der ein oder andere Staat wieder in die Aufrüstungsspirale einsteigt, um gegenüber der VR China nicht ins Hintertreffen zu geraten.

Zwei weitere große „Aufrüster“ in Asien sind Pakistan und Indien. Pakistan ist als Verbündeter der Volksrepublik zu bezeichnen, wohingegen das indisch-chinesische Verhältnis eher als gespannt gilt - mit jeweils entsprechenden Implikationen für die Rüstungsbestrebungen.

Während Pakistan sich vor allem mit inneren Problemen und seinem schlechten Verhältnis zu Indien abplagt und somit vor allem das Heer von den Zuwächsen im Militäretat profitiert, wird vergleichsweise wenig Geld in die kleine Marine gesteckt.¹⁹ Pakistans Regierung pflegt seit Jahren intensiven Austausch mit China und entwickelt mit chinesischen Rüstungsfirmen ein Kampfflugzeug (JF-17 Thunder), welches auch für den Export vorgesehen ist. Darüber hinaus führen beide Länder regelmäßig gemeinsame Militärmanöver durch. Andere Aspekte der Kooperation sind technische Hilfe bei der Raketen- und Marschflugkörper-technologie sowie bei der Weiterentwicklung des pakistanischen Al-Khalid-Panzers. Mit drei Jiangwei II-Fregatten aus chinesischer Produktion und einer weiteren in Karachi gefertigten Jiangwei erhält Pakistan bis 2013 zudem moderne chinesische Marinetechnologie.²⁰ An verschiedenen Stellen ist auch von einem Ausbau der U-Boot-Flotte Pakistans die Rede, die über die drei Agosta U-Boote aus Frankreich hinaus um drei in Karachi gefertigte gleichen Typs erweitert werden

soll.²¹ Pakistan, das sich nach 2001 deutlich dem „Kampf gegen den Terror“ unter amerikanischer Führung angeschlossen hat und hierfür auch mit Militärhilfe gefördert wurde, hält sich dennoch die „chinesische Karte“ in der Hinterhand. So ist auch die neue Führung unter Asif Ali Zardari regelmäßiger Gast in China - ein deutliches Signal an die USA und Indien.

Indien erlebt seit 2000 erhebliche Zuwächse im Militärhaushalt²² und steckt diese einerseits in den Ersatz überalterter Jagdflugzeuge sowjetischer Herkunft, andererseits aber inzwischen auch in die Marine und die Entwicklung von Antiraketensystemen. Motiviert sich die Modernisierung der Luftwaffe aus der befürchteten Überlegenheit Pakistans, so ist der maritime Ausbau eine Antwort auf neue Bedrohungsszenarien (zu denen auch Chinas Aufstieg gerechnet wird). Ähnlich wie China bezieht Indien einen großen Anteil seiner Energie- und Industriressourcen über den Seeweg - die angenommene Gefährdung „lebenswichtiger Schifffahrtsrouten“ spiegelt sich so auch in den Anschaffungsplänen Indiens. Geplant sind Kampfgruppen, die um zwei neue Flugzeugträger²³ gebildet werden sollen, sowie die Modernisierung der U-Bootflotte mit neuen atomgetriebenen Booten aus russischer und eigener Produktion.²⁴ Diese indischen Anschaffungen deuten darauf hin, dass man stärker auf die Projektionsfähigkeit der Marine setzt, als sie mit ausschließlich defensiven Aufgaben zu beschäftigen.

Der Wille zur Projektion militärischer Stärke zeigt sich auch daran, dass Indien



Strittige Ansprüche im Meer um China -



Propagandacomix anlässlich der Einnahme von Xisha/Paracel durch die Chinesen 1974

massiv den Ausbau von Basen außerhalb seiner Landesgrenzen vorangetrieben hat. Mit einer Basis im Norden Madagaskars²⁵ sowie einer Luftwaffenbasis in Ayni Tadschikistan²⁶ versucht man drohender Umklammerung (durch die VR und ihrer Verbündeten) zu entgehen. Ayni erfüllt hier eine Doppelfunktion gegenüber China und Pakistan und die Niederlassung in Madagaskar dient gleich mehreren Zielen. Erwähnt werden in der Regel die Absicherung von Handelsrouten von der afrikanischen Küste in Richtung Indien, aber auch die Einbeziehung der Basis in den „Anti-Terror-Kampf“. Indiens Raketenprogramme richten sich unter anderem auf die Entwicklung eines Anti-Raketen-Schirms, den ihnen die USA verweigert haben.²⁷ Sollte ein solcher Schirm möglich sein, würde er die indischen Fähigkeiten auch in der Absicherung seiner Gewässer deutlich beeinflussen.

Die Marine auf Kollisionskurs: Chinas einsame Inseln

Der bereits seit 1974 andauernde Konflikt um die Spratly- und Paracel-Inseln²⁸ im Südchinesischen Meer, aber auch um die Inselgruppe von Diaoyu/Senka wird immer wieder neu belebt. Gründe hierfür sind mal die Frage von seeseitiger Sicherheit für China oder mal die Erschließung von Rohstoffen. Die Begehrlichkeiten beruhen in beiden Fällen immer noch mehr auf „Schätzungen“ und „Potenzialen“, denn auf gesicherten Erkenntnissen.²⁹

Der Streit um die Inselgruppen im Südchinesischen Meer ist größtenteils ökonomisch motiviert. Die vermuteten Bodenschätze haben nicht erst seit der chinesischen Okkupation einiger der aus dem Wasser schauenden Felsen im Jahr 1974 zu einem regelrechten Wettlauf um die Anmeldung von Gebietsansprüchen geführt. Brunei bezieht seinen Wohlstand aus den Schätzen vor der Küste und Vietnam hat einzelne Schürflizenzen an internationale Ölkonzerne vergeben. Chinas Vorstoß in die Region tangiert aber auch die Ansprüche Malaysias, der Philippinen sowie Indonesiens.³⁰ Neben Bodenschätzen spielt der Fischfang in dem Gebiet eine erhebliche Rolle. China misst sich inzwischen die Macht zu, Fangverbote zu verhängen, um den Bestand an Speisefischen zu regulieren - was in besonderem Maße vietnamesische Fischer betrifft, die immer öfter mit chinesischen Fischereibehörden aneinander geraten: sie werden letztlich um den Zugang zu für sie lebenswichtigen Ressourcen gebracht. Der Vorwurf hier ist, dass China nun auf Kosten seiner Nachbarn Reglementierungen setzt, wo sie vorher selbst zur Überfi-

schung der Region beigetragen haben - die „Kleinfischerei“ Vietnams scheitert hier an den „Fischfangflotten“ Chinas und wo für die letzteren die Möglichkeit besteht, vor die Küste Afrikas oder in andere offene Meere auszuweichen, bleibt die vietnamesische „Kleinfischerei“ auf der Strecke. Kurzfristig führen die konkurrierenden Ansprüche dazu, dass eine mögliche wirtschaftliche Nutzung der Region im Sinne der Ausbeutung von Bodenschätzen nicht betrieben werden kann.

Entscheidend aber ist die Region auch als Transitweg für sämtliche Güter auf dem Weg von oder nach Nordostasien. Japanische Computerteile, südkoreanische Kühlschränke und chinesische Plastikpuppen passieren die Region genauso, wie saudisches Öl, afrikanische Erze oder deutsche Maschinen für die Industrien Japans, Koreas, Taiwans und Chinas. Der Flaschenhals der Straße von Malakka findet seine Fortsetzung im Südchinesischen Meer. Dieses allein durch die chinesische Marine kontrolliert zu sehen, behagt der japanischen und koreanischen Industrie und Regierung ebenso wenig, wie es den VR-Strategen nicht behagt, sich hier auf die amerikanische Flotte, als „Ordnungsmacht“ zu verlassen. Neuerdings sieht sich die chinesische Regierung in ihren Befürchtungen durch Überlegungen auf europäischer Ebene bestätigt, wonach Europa seine „Vorwärtspresenz“ ausbauen sollte - auch in Asien - und auch, um präzise zu sein, mit seinem (britischen) Stützpunkt in Brunei am Südrand des Südchinesischen Meeres.³¹

Die Bedeutung der Region als Transitweg für Güter kann durch den militärischer Fahrzeuge ergänzt werden. Die ausgebaute chinesische Präsenz stellt eine Gefährdung der amerikanischen militärischen Dominanz dar und könnte dazu führen, dass der Einfluss der USA in der Region zurückgeht. Die oben bereits angesprochenen Scharmützel mit amerikanischen Schiffen im Südchinesischen Meer werden von Beobachtern als Versuch Chinas interpretiert, chinesische U-Boot-Tests zu decken und die US-Präsenz in der Region zurückzudrängen. Womit sie dann vielleicht sogar das Gegenteil erreichen: „Die offensichtliche Intention Chinas, das Südchinesische Meer als ‚Bastion‘ für zukünftige SSBN-Patrouillen³² zu nutzen, deren Raketen vor allem auf die Vereinigten Staaten gerichtet sind, sollte ausreichen, die Bedeutung der Region als für die Sicherheit Amerikas (U.S. homeland) betreffend zu heben.“³³ Der territoriale Claim, den China mit den Inseln absteckt und nun mit einer gewachsenen Flotte stärker als früher verteidigt, könnte

sich somit als der Auslöser von einer Reihe weiterer Zwischenfälle erweisen. Die absehbaren Folgen sind eine verstärkte Präsenz amerikanischer und europäischer Kriegsschiffe und der Ansatz zu einer beschleunigten Aufrüstung in den Anrainerstaaten.

Für die Diaoyu-Inseln nordöstlich von Taiwan gilt dies nicht in gleichem Maße. Hier wirkt das Interesse der USA, chinesischen Kriegsschiffen den Zugang zum Pazifik zu erschweren, als wichtigster Faktor - dicht gefolgt von der amerikanischen „Sicherheitsgarantie“ für Taiwan. Als Endpunkt der japanischen Inselkette ganz im Süden sind die Inseln näher an der taiwanesischen Hauptstadt Taipei als an Tokio. Aber auch hier geht es wieder um ökonomische Interessen Chinas und Japans an der Ausbeutung vermuteter Bodenschätze am Grund. Auch hier geht es darüber hinaus um die Festlegung chinesischer Hoheitsgewässer und damit um Einfluss- und Kontrollzonen. Mehr noch als bei den Inselgruppen im Südchinesischen Meer kochen hier nationalistische Gefühle hoch. Immer wieder haben „patriotische“ Fischer versucht, die Inseln für China zu reklamieren - und immer wieder wurden sie vertrieben. Mit immer neuen diplomatischen Botschaften versuchen beide Seiten inzwischen, den Streit rational zu fassen und Lösungen für eine gemeinsame wirtschaftliche Nutzung der Region zu finden.

Die *strategische* Bedeutung der Inseln besteht für die VR darin, einen, wenn auch schmalen, Zugang zum Pazifik zu bekommen, der als „sichere“ Passage für chinesische Schiffe nach Amerika genutzt werden kann. Dies wird rhetorisch auf die Handelsflotte gemünzt und als Absicherung einer lebensnotwendigen Handelsroute sowohl nach Nord- als auch nach Süd-Amerika gesehen. Hier spielen sowohl Exportoptionen in die USA und andere Länder Amerikas eine Rolle, aber auch Ressourcenimport vor allem aus den Ländern Lateinamerikas. Militärstrategisch betrachtet ermöglicht die Passage auch den Zugang chinesischer Kampfschiffe und U-Boote in den Pazifik und bedeutet damit einen direkten Kontrollverlust Washingtons.

Diaoyu wäre zudem ein Punkt, von dem, aus sich die „Rückeroberung“ Taiwans absichern ließe. Auch wenn dies heute weitgehend Spekulation ist, bleiben die Befürchtungen bestehen, dass, wenn China erst einmal auf Diaoyu Fuß gefasst hat, sich die Sicherheitskonstellationen im Pazifik fundamental ändern. Taiwan und die japanische Inselkette werden in der westlichen Literatur oftmals als Sicherheitsschild zur Eindämmung Chinas gesehen - ihr Aufbrechen negativ beurteilt.³⁴



Vor Somalia auf „Piratenjagd“: Zerstörer Wuhan, Foto: Fei Jin

Deutlich für beide Fälle ist jedoch geworden, dass die ökonomische Dimension, die sich auf die Ausnutzung von Bodenschätzen und das Aufrechterhalten von Transit-routen für die Handelsschifffahrt bezieht, ergänzt wird durch eine militärisch-strategische, die niedrig zu halten das eigentlich Ziel sein sollte. Die Rechtfertigung des chinesischen Flottenausbaus als „Normalität“ und als „Angemessen für die Größe Chinas“ sollte nicht darüber hinwegtäuschen, dass sie ein Schritt in die Richtung sind, eigene Interessen durchaus auch mithilfe militärischer Gewalt durchzusetzen. Japan, so ist an den Anschaffungen für die Selbstverteidigungskräfte abzulesen, sieht sich hier in der Pflicht, auf die chinesische Rüstung zu reagieren, wohl wissend, dass damit das Konfliktpotential mit der VR China nicht kleiner wird.

Die Marine auf Kollisionskurs: Von Piraten und Interessen

Das Jahr 2009 ist nicht nur aufgrund des Geburtstags der Marine signifikant. Es ist es auch, weil erstmals chinesische Schiffe vor weit entfernten Küsten kreuzen, um chinesische Interessen zu „verteidigen“: die asiatische Dimension der Piratenjagd vor Somalia. Mit der Entsendung von zwei Zerstörern und einem Versorgungsschiff ist die chinesische Marine seit Januar 2009 erstmals an einem Kampfeinsatz in internationalen Gewässern unterwegs.³⁵ Dieser Entsendung sind Kaperungen, bzw. Kaperversuche chinesischer Schiffe vorausgegangen.³⁶ Der Auftrag, chinesische Schiffe (und solche Hongkongs und Taiwans) sicher durch die Gewässer am Horn von Afrika zu geleiten, schließt den Einsatz an Land aus und erlaubt den Gebrauch von Waffen nur im „Verteidigungsfall“. Mit an Bord hat man jedoch Truppen, die im Kapern von Schiffen ausgebildet wurden. Hier unterscheidet sich der Auftrag an die chinesischen Schiffe kaum von dem anderer Staaten. Dieses „Flagge zeigen“ hat mehrere Dimensionen.

Technische Prüfung: Diese Premiere ist eine Testfahrt für die Mannschaften und ihre Schiffe - ein lang andauernder Einsatz fern ab der Heimathäfen zeigt, ob Technik und Ausbildung hinreichend aufeinander abgestimmt sind. Er offenbart, ob weitere Investitionen in die Ausrüstung der Schiffe notwendig sind, um komplexe Einsatzspektren erfüllen zu können. Das Zusammenspiel mit anderen Kriegsschiffen ist zwar nicht Kernbestandteil des Auftrages, doch ist die notwendige Kommunikation und Koordination mit anderen eine besondere Herausforderung. Gerade wenn China sich verstärkt in Katastrophenhilfe („humanitäre Einsätze“) einbringen will, erhält der Punkt des Informationsaustausches mit anderen Schiffen eine besondere Bedeutung. Auch in dieser Hinsicht eröffnet der Einsatz vor Somalia Übungsmöglichkeiten.

Die politische Dimension: Die chinesische Führung demonstriert mit der Entsendung ihren Willen, sich aktiv an (militärischen) „Konfliktlösungen“ zu beteiligen - getreu dem Grundsatz, ein verlässlicher Partner der internationalen Gemeinschaft zu sein. China demonstriert aber auch, dass es die Einhaltung der Auflagen was den Respekt der Hoheitsgewässer anbelangt aus der Nähe beobachten möchte.³⁷ Die Öffnung der somalischen Küstengewässer für ausländische Marineeinheiten wird als einmalige Ausnahme begriffen.

Deutlich wird auch der Wille, Machtprojektion zur Durchsetzung eigener Interessen in das Repertoire politischer Reaktionen aufzunehmen. Die chinesische Führung zeigt, dass der Schutz der eigenen Handelsflotte nun Teil der Aufgabenstellung der Kriegsflotte wird. Mit dem Verweis auf die Bedeutung der Handelsflotte für die wirtschaftliche Entwicklung Chinas kommt der Wissenschaftler Yu Mengyan zu dem Schluss: „...die Sicherheit der Handelsflotte unseres Landes zu verteidigen ist also gleichbedeutend mit der Verteidigung der Sicherheit der wirtschaftlichen Ent-

wicklung unseres Landes.“³⁸ Hier geht er über das Beispiel Somalias hinaus und zieht Parallelen zu anderen Regionen entlang der Schifffahrtsroute zwischen Ostasien und Europa. Der chinesische Einsatz vor dem Horn von Afrika gerät so zum Ausgangspunkt für grundsätzliche Überlegungen für eine spezifisch chinesische Verantwortung, die aus dem Schutzbedürfnis seiner wachsenden Handelsflotte resultiert.

Seit Ende Oktober 2009 der chinesische Kohlefrachter De Xin Hai von somalischen Piraten gekapert wurde, stellt sich für die chinesische Führung die Frage neu, wie man mit der Gewaltoption umgeht. Das chinesische Verteidigungsministerium schloss den Einsatz seiner Spezialeinheiten nicht aus, kam aber letztlich zu spät. Kommentatoren sahen die Optionen für den Einsatz schwinden, als das Schiff im Hafen von Hobyo gesichtet wurde. China wagt nun einen Vorstoß, die Praxis der Konvoibildung zu überdenken und schlägt eine Aufteilung der Gewässer unter den beteiligten Marinen vor.³⁹ Die chinesische Berichterstattung über den Einsatz fokussiert seither auf die Gemeinsamkeiten mit anderen Flottenverbänden vor Ort. Nachdem bis dahin eher die Betonung der eigenen Rolle im Vordergrund stand, ist es nun die Koordination mit den Anderen. Nur in Kooperation mit amerikanischen, europäischen oder auch japanischen Schiffen, so die neue Botschaft des Verteidigungsministeriums, lässt sich das Problem mit den Piraten wirklich in den Griff bekommen - und China gedenkt hierbei eine der führenden Rollen zu übernehmen. Erstmals will die chinesische Marine die Koordination der verschiedenen Einsatzgruppen übernehmen, die bisher in der Hand der EU- bzw. US-Verbände lag.⁴⁰ Der Fall der De Xin Hai trägt hier dazu bei, die Diskussion um die Piraten vor der somalischen Küste weiter auf ein „Sicherheitsproblem“ zu reduzieren und militärische Lösung zu bevorzugen. Die somalischen Piraten werden so unfreiwillig zur Legitimitätsstütze für die Militarisierung der Weltmeere.

Meer erleben - China zur See

Stellt der Einsatz vor Somalia einen Strategiewechsel in der maritimen Politik Chinas dar oder ist er „nur“ ein Anzeichen für dessen neue Rolle als „verantwortungsvoller Akteur in den internationalen Beziehungen“ und so in Ergänzung zu diplomatischen und wirtschaftlichen Maßnahmen zu sehen? Ist er Ausdruck des Willens zur offensiven Machtprojektion oder vor allem ein politisches Signal zur Bereitschaft und Beteiligung? Und sind die Streitigkeiten um die Inseln im Südchinesischen Meer

und östlich Taiwans territoriale Spiegelgefechte um „traditionelle Siedlungsräume“ oder doch deutlich mehr der Versuch Chinas, seinen Machtbereich zu erweitern und damit Einflusszonen zu generieren, die langfristige territoriale Annexionen vorbereiten?

Realistisch betrachtet stellt die militärische Erweiterung des eigenen Territoriums keine Option für Beijing dar - zu groß wäre der politische und wirtschaftliche Schaden. Sieht man von nationalistischem Säbelrasseln in den eigenen Medien einmal ab, bemüht sich die VR darum, den Eindruck eines verantwortungsvollen Gesprächspartners zu vermitteln, der jede direkte Herausforderung scheut. Um aber auch als „Akteur“ wahrgenommen zu werden, setzt China immer mehr auf die militärische Karte. Dies äußert sich sowohl im Engagement in der UNO, wie in der eigenen Aufrüstung.

Beijings Wille, als Sprachrohr für die Dritte Welt zu fungieren, erschöpft sich nun nicht länger darin, Entwicklungshilfe gegenüber anderen Drittwelt-Ländern zu offerieren, ohne auf deren Politikgestaltung Einfluss zu nehmen. Vielmehr signalisiert der militärische Ausbau auch gerade gegenüber diesen Ländern die Bereitschaft, sich auch mit Bewaffnung in Konflikte einzubringen. China kann hier durchaus als Gegengewicht zu vor allem in Europa und Nordamerika formulierten Ansprüchen verstanden werden, die alleinigen Ordnungsmächte zu sein. Die chinesische Aufrüstung schafft so neue Optionen nicht nur für China, sondern auch für andere Staaten der dritten Welt. Ob diese Optionen allerdings positiver oder negativer Natur sind, soll hier nicht abgeschätzt werden. Für China stellt der Ausbau militärischer Fähigkeiten zudem auch eine Strategie dar, die eigenen Interessen im Ausland abzusichern - sei es direkt mit militärischer Gewalt, oder mittels der aufgezeigten „Potenz“ zum Eingriff. Der Einsatz vor der Küste Somalias ist für Beijing (aber auch für Berlin, Brüssel, Paris, Washington) eine willkommene Gelegenheit, Flagge zu zeigen, Macht zu demonstrieren und an der heimischen Front für den Flottenaufbau zu werben. Die Probleme Somalias wird er nicht beheben. Chinas Beteiligung an der Aktion ist folgerichtig für die Rolle, die Beijing auf der internationalen Bühne spielen möchte. Es mag überraschen, dass sie sich so weit vorwagen und auch ein Teil der Führerschaft für sich zu reklamieren, doch auch dies ist nur konsequent - seit Beginn der „Finanzkrise“ tritt Beijing selbstbewusster für seine Interessen ein.

Die direkte Folge des chinesischen Agie-

rens im Bereich von Rüstung und vor allem auch der Marinerüstung ist die Gefahr eines Wettrüstens weltweit. China beobachtet seinerseits den Flottenausbau in Asien mit Sorge und wird das eigene Programm hieran anpassen: nach oben, wie anzunehmen ist. Russische, europäische und auch ostasiatische Bestrebungen im Bereich des Flottenaufbaus werden darin resultieren, dass bald auch kleinere Staaten ihre Kapazitäten ausbauen werden.

Der vorliegende Beitrag ist eine gekürzte Vorab-Fassung einer ausführlichen Studie, die Ende Dezember/Anfang Januar erscheinen wird.

Anmerkungen

¹ Der Zwischenfall vom 8.3.2009 erregte einige Aufmerksamkeit - die Impeccable wurde 75 Seemeilen vor der Südspitze Hainans von Fischerbooten gestoppt. Diese hatten versucht, das Schleppsonar der Impeccable zu kappen. Über diesen Vorfall hinaus ist am 11. Juni 2009 ein chinesisches U-Boot in philippinisch/chinesischen Gewässern mit dem Schleppsonar des Zerstörers USS John S. McCain kollidiert.

² Richard Fisher Jr., (Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission) The Implications of China's Naval Modernization for the United States, www.strategycenter.net, 11.7.2009.

³ Andreas Seifert, Stabilität um jeden Preis, IMI-Studie 8/2009, April 2009.

⁴ Eine „Aufrüstung“ im Atom-Bereich wird in China nicht unbedingt als vordringlich angesehen, vielmehr, so Jeffrey Lewis, hat sich in der chinesischen Führung schon früh der Gedanke durchgesetzt, dass *Abschreckung* relativ unbeeinträchtigt von Veränderungen im Umfang, der Zusammensetzung oder der Bereitschaft des Atomarsenals ist. Jeffrey Lewis, *The Minimum Means of Reprisal*, Cambridge 2007.

⁵ Gary Li, China's Sixtieth Anniversary Naval Review: Following the trend of modernisation and its strategic implications, www.rusi.org.

⁶ Nach dem Branchendienst SSMR in seinem Comment on World Merchant Fleet, Januar/Februar 2008, haben Süd-Koreas Werften einen Weltmarktanteil von 36,6% an aktuellen Ordnern, China folgt auf Platz zwei mit 29,2% und Japan an dritter Stelle mit 17,2%.

⁷ Z.B. in dem Parteisprachrohr People's Daily Online über www.chinaview.cn 25.4.2009; news.xinhuanet.com/english/2009-04/25/content_11255500.htm: Justifiable and reasonable for China to have its own aircraft carriers.

⁸ Office of Naval Intelligence, The People's Liberation Army Navy, A Modern Navy with Chinese Characteristics, August 2009, S. S.26.

⁹ Chinesisches Verteidigungsweißbuch 2008, Beijing 2009, S. 31.

¹⁰ Mit blue-water-navy ist eine hochseetaugliche Marine gemeint, die sich von einer Küstenmarine unterscheidet, die man als green- oder yellow-water-navy kennzeichnet. Eine blue-water-navy zeichnet sich dadurch aus, dass sie

in der Lage ist, längere Zeit ohne einen Hafen anzulaufen, ihre Mission erfüllen kann.

¹¹ Inzwischen geht man davon aus, dass die drei neuen nuklear-betriebenen U-Boote in der Lage sind, auch Raketen zu tragen, siehe z.B. Jason J. Blazeovic, Defensive Realism in the Indian Ocean: Oil, Sea Lanes and the Security Dilemma, in: China Security, Vol. 5 No. 3, 2009, S. 57-70, S. 61 mit Verweis auf den jährlichen Bericht über die militärischen Fähigkeiten Chinas an den Kongress.

¹² Seit China und Myanmar ihre wirtschaftlichen Verbindungen gestärkt haben, hat es eine Welle von Chinesen in die Grenzregion gezogen - Schätzungen über die Anzahl „ethnischer Chinesen“ in Myanmar gehen auseinander, liegen aber deutlich oberhalb von 50.000. Der Regierung Myanmars versucht seit Jahren mehr Kontrolle über die Region auszuüben - die jüngste Offensive von Regierungstruppen hat einen Flüchtlingsstrom nach China ausgelöst. Frankfurter Rundschau, Birmas Junta vertreibt Rebellenmiliz, FR 31.8.2009, S. 8.

¹³ Siehe hierzu auch den Beitrag von Drew Thompson, Border Burdens: China's Response to the Myanmar Refugee Crisis, in: China Security, Vol. 5 No. 3, 2009, S. 11-20.

¹⁴ In einem Report des Office of Naval Intelligence wird interessanterweise eine andere Interpretation des Gesetzes vorgenommen als die allgemein verbreitete. Hier steht nicht der aggressive Ton der angedrohten Gewalt im Vordergrund, als vielmehr eine Interpretation des Gesetzes als ein Schwenk von der ultimativen Position Beijing der *Vereinigung zur Verhinderung von Unabhängigkeit*. Insofern würde trotz des zugrunde liegenden Tones eine „Annäherung“ eher möglich als vorher und Beijing signalisiere eher Entgegenkommen. Office of Naval Intelligence, The People's Liberation Army Navy, A Modern Navy with Chinese Characteristics, August 2009, S.8.

¹⁵ China steigert seit Jahren seine Beteiligung an UN-Friedensmissionen, beschränkt sich aber in weiten Teilen darauf, medizinische und logistische Hilfe vor Ort oder Pioniere für Straßen- und Brückenbau zu entsenden. In Haiti hat China erstmals Polizeitruppen für eine UN-Mission zur Verfügung gestellt. Nachdem die Volksbefreiungsarmee nach den Erfahrungen des Erdbebens in Sichuan ihre Katastrophenarbeit umorganisiert hat, steht zu erwarten, dass auch die Schulung der Katastrophenhilfstruppen für internationale Einsätze neu strukturiert wird. http://eng.mod.gov.cn/DefenseNews/2009/09/16/-content_4088516.htm. Siehe auch Drew Thompson, Border Burdens, op zit.

¹⁶ http://www.globaldefence.net/newsflashes/defence_news/umstrittenste_kampfschiff_fuer_die_japanische_marine_in_yokohama_vom_stapel_gelaufen_4414_113.html

¹⁷ The Military Balance 2009, S. 368.

¹⁸ Ebenda.

¹⁹ Ein nicht geringer Teil des gestiegenen Budgets geht auf amerikanische Militärhilfe zurück, die im Zuge des „Kampfs gegen den Terror“ um die 7 Milliarden USD ausmachte - 43% des Verteidigungsbudgets gehen an das Heer, 10% an die Marine.

²⁰ http://www.thaindian.com/newsportal/world-news/pakistani-navy-to-induct-two-chinese-built-frigates_1002_00847.html. Der „Ausbau“ der Marine mit modernen Fregatten ist aber eher als „Ersatz“ zu werten, da in gleicher Menge Schiffe aus dem Bestand genommen werden. The Military Balance 2008, S. 341.

²¹ The Military Balance 2009, S. 330. Pakistans U-Boot-Flotte umfasst inkl. der drei aus Frankreich kommenden Schiffe derzeit 5 Boote.

²² Im Zeitraum von 2009 bis 2013 verdreifacht sich das Anschaffungsbudget der indischen Streitkräfte. The Military Balance 2009, S. 334.

²³ Indien ist neben Thailand das einzige asiatische Land mit einem Flugzeugträger. Die INS Viraat ist mit fast 50 Jahren ein Veteran aus britischer Produktion. Die Viraat soll durch Träger aus eigener Entwicklung sowie einen Träger der russischen Kiev Klasse ersetzt werden. Den Kampfgruppen werden auch die ebenfalls geplanten drei neuen Stealth-Zerstörer der Kolkata-Klasse angehören.

²⁴ Angaben aus The Military Balance 2008, S.338-339. Die INS Arihant ist am 26.7.2009 übergeben worden und soll bis 2012 offiziell in Dienst gestellt werden - Indien ist damit der einzige Anrainer am Indischen Ozean, der über Atom-U-Boote verfügt. Sie sind eine Ergänzung zu den bei Thales geordneten konventionellen 6 Scorpene bzw. in Russland geordneten 6 Amur U-Booten. The Military Balance 2009, S. 335.

²⁵ Indien mietet mit der Basis Antsiranana (Diego Suarez) einen Hafen an der Nordspitze Madagaskars. Darüber hinaus betreibt Indien weitere „Abhörposten“ nördlich von Madagaskar im indischen Ozean.

²⁶ http://www.atimes.com/atimes/South_Asia/HH12Df01.html (12.8.2006).

²⁷ Zheng Ying, Building a Missile Shield, Beijing

Review, 25.7.2009, S.14-15.

²⁸ China hatte 1974 die Inselgruppen besetzt und angegeben, sie gehörten traditionell zu chinesischem Siedlungsgebiet. Von bewohnbaren Inseln lässt sich jedoch nur eingeschränkt sprechen. Mit der Besetzung vergrößert sich das von der VR beanspruchte Seegebiet erheblich - ein wichtiger Faktor im Bezug auf Bodenschätze (Öl, Gas, Erze), Fischerei und Transitwege.

²⁹ Muller führt an, dass nach Abschluss einer Reihe von Untersuchungen bereits zu Beginn der 80er Jahre die Schätzungen der vorhanden Bodenschätze im Kontinentalschelf Chinas, zu denen auch die Paracels gehören, weit auseinander lagen - für die chinesische Küstenregion gingen die mit der Erforschung beauftragten (westlichen) Firmen von 30 bis 40 Milliarden Barrel aus, wohingegen China eine Zahl oberhalb der 70 Milliarden publizierte. Auch wenn diese Aussagen sich nicht unmittelbar auf die Spratlys oder die japanischen Inseln bezogen, so zeigen sie doch die Tendenz auf, von höheren Mengen auszugehen. Muller, China as Maritime Power, Boulder 1993, S. 196.

³⁰ Eine der besseren Karten zu dem Komplex finden sich auf http://www.southchinesea.org/maps_images.html

³¹ Vertreter dieser Position sind z.B. James Rogers und Luis Simón, The Status and Location of the Military Installations of the Member States of the European Union and their Potential Role for the European Security and Defense Policy (ESDP), Briefing Paper des Policy Department External Policies, des Directorate General External Policies of the Union, for the Subcommittee Security and Defence of the European Parliament, February 2009. <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/studies.do?language=EN>. Siehe auch: Andreas Seifert, Die Front ist da, wo

wir sind, Neuere Überlegungen zu einer europäischen Marinestrategie, in: Ausdruck, Juni 2009, S. 15-16.

³² SSBN = Abk. für ein Atomgetriebenes U-Boot mit ballistischen Raketen.

³³ Richard Fisher Jr., South China Sea Competition: China Contemplates More Mischief, www.strategycenter.net, 28.6.2009.

³⁴ Z.B. wiederum bei Rogers. James Rogers, From Suez to Shanghai: The European Union and Eurasian Maritime Security, EUISS Occasional Paper 77, 3/2009, S. 10. www.iss.europa.eu.

³⁵ Inzwischen ist die dritte Flottille im Rotationsprinzip vor Somalia im Einsatz.

³⁶ Unter anderem die Kaperung des Fischtrawlers Tianyu 8 und eine versuchte Enterung des Tankers Zhenhua 4. Andrew S. Erickson, Justin D. Mikolay, Welcome China to the Fight Against Pirates, in: Proceeding Magazin (Naval War College), 3/2009, www.usni.org.

³⁷ Ebenda.

³⁸ Yu Mengyan 于梦衍, Eine kurze Analyse zum Somalischen Piratenproblem und Chinas Entsendung der Marineflotte zum Escort - unter dem Blickwinkel von Seemacht 对索马里海盗问题及中国派出海军舰队护航的浅析 - 以海权论为视角, in: Legal System and Society 法制与社会, 7/2009, S. 225-226, S. 226.

³⁹ Auf einer Tagung in Beijing ab dem 6.11.2009 sollte die Aufteilung der Seegebiete in Zuständigkeitszonen besprochen werden (Xinhua, 6.11.2009).

⁴⁰ Greg Torode, Beijing seeks lead role in piracy fight, in: South China Morning Post, 10.11.2009, online-ed.

Kürzlich erschienen!

Broschüren der IMI und von IMI-Autoren

- Im Windschatten der NATO: Die Europäische Union und der Krieg in Afghanistan (umsonst, lieferbar ab Anfang Januar)

- Frontex: Widersprüche im erweiterten Grenzraum (2,- € zuzgl. Porto)

Zu bestellen bei:

Informationsstelle Militarisation (IMI) e.V.
Hechinger Str. 203 72072 Tübingen
imi@imi-online.de

